

## Antrag

der Piratenfraktion

### **Fahrscheinloser ÖPNV für Berlin (IV) – Investitionen und einen solidarischen ÖPNV-Beitrag aller Berliner/-innen wissenschaftlich vorbereiten**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, wissenschaftliche Studien zur langfristigen Umsetzung eines fahrscheinlosen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Berlin, einschließlich eines zeitlich und räumlich begrenzten sowie wissenschaftlich evaluierten Pilotbetriebs, zu erstellen.

Das dafür notwendige Budget ist zu bestimmen, und der sich daraus ergebende Finanzmittelbedarf ist in die nächsten Haushaltsberatungen einzubringen.

Den Studien sind insbesondere folgende Fragestellungen zugrunde zu legen:

#### **1. Nachfrageentwicklung in einem fahrscheinlosen ÖPNV**

- Welche demografischen Entwicklungen in welcher räumlichen Verteilung und welche altersgruppenspezifischen Mobilitätstrends sind für eine langfristige ÖPNV-Angebotsplanung zu berücksichtigen?
- An welchen Stellen sind zu welchen Zeiten Kapazitätsüberschreitungen gemessen am derzeitigen ÖPNV-Angebot zu erwarten?

- Wie wirkt sich die Erschließung bestehender, in Entstehung begriffener und zukünftig geplanter Neubaugebiete auf die Nachfrageentwicklung im ÖPNV aus?
- Welches nutzergruppenspezifische Verkehrsmittelwahlverhalten ist in Folge eines fahrscheinlosen ÖPNV zu erwarten?
- Welchen Einfluss haben begleitende verkehrspolitische und -planerische Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs auf die zu erwartende ÖPNV-Nutzung?
- Welche Erkenntnisse für einen fahrscheinlosen ÖPNV ergeben sich aus einem zeitlich und räumlich begrenzten Pilotbetrieb?
- Welche spezifische Nachfrageentwicklung ist, nach Verkehrszellen aufgeschlüsselt, in einem fahrscheinlosen ÖPNV zu erwarten?

## **2. Aus der zu erwartenden Nachfrageentwicklung resultierender Investitionsbedarf**

- In welchem Ausmaß, mit welcher Wirkung und mit welchem finanziellen Aufwand können vorhandene Kapazitäten in Infrastruktur und Fahrzeugbestand effektiver genutzt werden?
- Welche verkehrsmittelspezifischen Angebotsausweitungen an welchen Stellen und zu welchen Zeiten können die prognostizierte Nachfrage auffangen?
- Welche Investitionen in Fahrzeuge sowie in die gebaute Infrastruktur sind nötig, um die entsprechenden Angebotsausweitungen umsetzen zu können?
- Welcher finanzielle Aufwand ist nötig, um bei allen Investitionsmaßnahmen Standards der Barrierefreiheit entsprechend der UN-Behindertenrechtskonvention angemessen zu berücksichtigen?

## **3. Erhebung und Berechnung eines solidarischen ÖPNV-Beitrags aller Berliner\*innen**

- Wie ist ein solidarischer ÖPNV-Beitrag aller Berliner/-innen, eingepasst in ein Gesamtfinanzierungskonzept mit mindestens gleichbleibenden staatlichen Zuschüssen und unter Beteiligung von auswärtigen Fahrgästen sowie von ÖPNV-Drittnutzer/-innen, rechtssicher sowie möglichst unbürokratisch und datenarm zu erheben?
- Welche Gesetze oder Verordnungen müssen für eine rechtssichere Ausgestaltung eines solidarischen ÖPNV-Beitrags verändert oder neu geschaffen werden?
- Welche Landesbehörde kann den solidarischen ÖPNV-Beitrag entsprechend der oben genannten Vorgaben erheben?
- Wie hoch sind die Kosten der Berechnung und Erhebung eines solidarischen ÖPNV-Beitrags?

- Welche wegfallenden Kosten für die Herstellung und den Vertrieb von Fahrscheinen, für Fahrscheinkontrollen, für die Einforderung von Strafzahlungen sowie für Gerichtsverfahren und den Strafvollzug von zu Ersatzfreiheitsstrafen verurteilten „Umsonstfahrer/-innen“ können beitragsmindernd auf die öffentliche ÖPNV-Finanzierung umgelegt werden?
- In welcher Höhe wäre ein sozial gestaffelter ÖPNV-Beitrag aller Berliner/-innen, eingepasst in ein Gesamtfinanzierungskonzept mit mindestens gleichbleibenden staatlichen Zuschüssen und unter Beteiligung von auswärtigen Fahrgästen sowie ÖPNV-Drittnutzer/-innen zu erheben?
- In welcher Weise können Pendler/-innen – durch eine Ausweitung des fahrscheinlosen ÖPNV auf umliegende Landkreise oder alternativ über ein System von Ausgleichszahlungen innerhalb des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) – an der Finanzierung eines fahrscheinlosen ÖPNV beteiligt werden?

An der Erstellung dieser Studien sind die Verkehrsunternehmen und der VBB, die Verkehrs-, Umwelt- und Fahrgastverbände sowie die Berliner/-innen und alle weiteren betroffenen Akteur\*innen umfassend zu beteiligen.

Dem Abgeordnetenhaus ist zum 15. August 2016 zu berichten.

### ***Begründung***

Die langfristige Einführung eines solidarisch finanzierten, fahrscheinlosen ÖPNV muss infrastrukturell, regulativ und verwaltungstechnisch angemessen geplant und vorbereitet werden. Dass ein fahrscheinloser Nahverkehr rechtlich und finanziell machbar ist, hat die im Juni 2015 vorgestellte „Grundlagen- und Machbarkeitsstudie: Fahrscheinloser ÖPNV in Berlin“<sup>1</sup> der Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin gezeigt. Fundierte und detaillierte wissenschaftliche Voruntersuchungen, die über eine Potenzialabschätzung, ein Finanzierungsmodell und über ein rechtliches Gutachten hinausgehen, konnten im Rahmen dieser Studie jedoch nicht geleistet werden.

Da es für die Umsetzung eines solidarisch finanzierten, fahrscheinlosen ÖPNV in einer Metropole von der Größe Berlins weder entsprechende wissenschaftlich fundierte Studien, noch praktische Erfahrungen gibt, muss der Senat diese Wissensgrundlage durch eine oder mehrere detaillierte Umsetzungsstudien selbst schaffen.

---

<sup>1</sup> Maaß, Christian, Gregor Waluga u. Raphael Weyland (2015), Grundlagen- und Machbarkeitsstudie Fahrscheinloser ÖPNV in Berlin, Endbericht für die Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, [https://www.piratenfraktion-berlin.de/wp-content/uploads/2015/06/Piratenfraktion\\_Studie\\_Fahrscheinloser\\_OEPNV\\_Berlin\\_Juni\\_2015.pdf](https://www.piratenfraktion-berlin.de/wp-content/uploads/2015/06/Piratenfraktion_Studie_Fahrscheinloser_OEPNV_Berlin_Juni_2015.pdf).

In einem ersten Schritt gilt es, die zu erwartende Nachfrageentwicklung in einem fahrscheinlosen ÖPNV auf der Grundlage bestehender demografischer und Mobilitätstrends sowie einer verkehrszellengenauen und nutzergruppenspezifischen mathematischen Modellierung darzustellen. Um eine hierfür nötige, umfassende Datengrundlage zu schaffen, ist ein wissenschaftlich vorbereiteter und begleiteter, zeitlich und möglicherweise räumlich begrenzter Pilotversuch unabdingbar. Hierfür ist vom Senat von Berlin das nötige Budget zu bestimmen und in die Beratungen zum Haushaltsplan für die Jahre 2018 und 2019 einzubringen.

Da die Fahrgastzahlen zukünftig und erst recht in einem fahrscheinlosen ÖPNV erheblich steigen, und sich die Bedarfe und Ansprüche an das entsprechende Nahverkehrsangebot erheblich verändern werden, gilt es in einem zweiten Schritt, die hierfür notwendigen Angebotsverbesserungen und -erweiterungen sowie den daraus resultierenden Investitionsbedarf zu ermitteln. Erst auf dieser Grundlage können die Planungen für ein neues, integriertes Verkehrskonzept für einen fahrscheinlosen ÖPNV sowie die Ausarbeitungen entsprechender Umsetzungskonzepte für den Umbau der Verkehrsinfrastruktur beginnen.

Schließlich muss drittens, aufbauend auf dem ermittelten Finanzbedarf, wissenschaftlich untersucht werden, wie ein solidarischer ÖPNV-Beitrag aller Berliner/-innen rechtssicher, datenarm und nach dem Wirtschaftlichkeitsprinzip zu berechnen sowie möglichst unbürokratisch und unter Berücksichtigung sozialverträglicher Beitragsbefreiungen und -ermäßigungen zu erheben ist. Entscheidend für eine rechtssichere Ausgestaltung ist neben einer Einbindung der Übernachtungsgäste (bspw. durch ein Gästeticketmodell) zudem die finanzielle Einbeziehung von Pendler/-innen aus dem Berliner Umland. Zu bevorzugen ist dabei eine Lösung, die das Modell des fahrscheinlosen ÖPNV mittels einer länderübergreifenden solidarischen Beitragsfinanzierung auf die umliegenden Landkreise ausdehnt. Alternativ können Pendler/-innen auch über Ausgleichszahlungen zwischen den Verkehrsunternehmen innerhalb des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg einbezogen werden. Dafür müsste das bestehende System der Einnahmeverteilungen so angepasst werden, dass die Verkehrsunternehmen einen angemessenen Ausgleich für die vom fahrscheinlosen ÖPNV profitierenden, nach Berlin pendelnden Brandenburger/-innen erhalten.

Berlin, den 03. Mai 2016

Baum Delius  
und die übrigen Mitglieder  
der Piratenfraktion